

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Applicants: DIETER STEINHAUSER ET AL.

Serial No.: (To Be Assigned)

Group Art Unit: (To Be Assigned)

Filed: June 30, 2003

Examiner: (To Be Assigned)

Title: **A PASSENGER VEHICLE STRUCTURE AND METHOD OF MAKING
SAME**

CLAIM FOR PRIORITY UNDER 35 U.S.C. §119

Commissioner for Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

Sir:

The benefit of the filing date of prior foreign application No. **102 29 400.3**,
filed in **GERMANY** on **June 29, 2002**, is hereby requested and the right of priority
under 35 U.S.C. §119 is hereby claimed.

In support of this claim, filed herewith is a certified copy of the original
foreign application.

Respectfully submitted,



Donald D. Evenson
Registration No. 26,160

June 30, 2003

CROWELL & MORING, LLP
P.O. Box 14300
Washington, DC 20044-4300
Telephone No.: (202) 624-2500
Facsimile No.: (202) 628-8844
DDE:alw

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 29 400.3

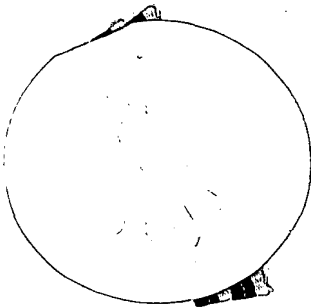
Anmeldetag: 29. Juni 2002

Anmelder/Inhaber: Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft,
Stuttgart/DE

Bezeichnung: Aufbaustruktur für ein Fahrzeug, insbesondere
einen Personenkraftwagen

IPC: B 62 D 25/08

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.




München, den 24. März 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag



Hiebinger

**Aufbaustruktur für ein Fahrzeug,
insbesondere einen Personenkraftwagen**

Die Erfindung betrifft eine Aufbaustruktur für ein Fahrzeug, insbesondere einen
5 Personenkraftwagen nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

Ein bekannter, US 5,076,623,  Aufbau ist für einen offenen Personenkraftwagen
ausgebildet, bei dem zwischen einem Windschutzscheibenrahmen und einem hinteren
Aufbaubereich keine festen Aufbauträger vorgesehen sind. Der
10 Windschutzscheibenrahmen umfasst einen umlaufenden metallischen Rohrträger, der
mittels eines Trägers aus Schaumstoff und einer letzteren umgebenden Hüllwand
verkleidet ist.

Die EP 0 286 058 A2 befasst sich mit einem selbsttragenden Strukturelement aus
15 Verbundwerkstoff für einen Fahrzeugaufbau, das durch ein Wandteil gebildet wird. Das
Wandteil weist einen Zwischenkörper auf, der von Deckschichten begrenzt wird. Dieses
Strukturelement soll ein gutes Festigkeits/Gewichts-Verhältnis aufweisen.

Aus der US 3,145,000 geht ein hochfestes glasfaserverstärktes Bauteil für eine
20 Tragfläche eines Flugkörpers hervor, welche Tragfläche mit einem Wandabschnitt
versehen ist, der einen in Deckwände eingebetteten Kern bspw. aus einer
Honigwabenstruktur besitzt.

Aufgabe der Erfindung ist es eine Aufbaustruktur für ein Fahrzeug, insbesondere einen
25 Personenkraftwagen zu schaffen, die eine Fahrgastzelle mit einem hochfesten und leicht
in die Aufbaustruktur integrierbaren Windschutzscheibenrahmen umfasst.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe durch die Merkmale des Patentanspruchs gelöst.
Weitere, die Erfindung ausgestaltende Merkmale sind in den Unteransprüchen enthalten.
30 Die mit der Erfindung hauptsächlich erzielten Vorteile sind darin zu sehen, dass die

Wandstruktur und der Windschutzscheibenrahmen aus im wesentlichen gleichem d.h. hochfestem nicht metallischem Werkstoff - faserverstärktem Kunststoff; CFK - bestehen -, was nicht nur zu einer materialgleichen Konstruktion verschiedener Bauteile der Aufbaustruktur führt, sondern auch die Möglichkeit eröffnet, einen besonders steifen
5 Windschutzscheibenrahmen zu schaffen. Auch lassen sich durch diese Werkstoffwahl Fertigungsprozesse optimieren. Dass der Windschutzscheibenrahmen auf einer der Wandstruktur zugekehrten Seite mit Flansche versehen ist, die mittels Klebungen an einem ersten Wandabschnitt und einem zweiten Wandabschnitt der Wandstruktur in Lage gehalten sind, trägt zu einer funktionsgerechten Verbindung der besagten Bauteile bei.

10

In Hohlräumen der aufrechten Säulen des Windschutzscheibenrahmens sind Stützsäulen vorgesehen, die in Verbindung mit den Säulen des Windschutzscheibenrahmens den Schutz der Insassen unterstützen, dergestalt, dass bei einem Mehrfachüberschlag des Personenkraftwagens die Stützsäulen zusätzlich zu den Säulen des
15 Windschutzscheibenrahmens wirksam werden. Zur Verbindung der aus Metall bestehenden Stützsäulen dienen mit letzteren verbundene Halteplatten, die sich an der Wandstruktur abstützen. Dabei sind die Halteplatten unter Vermittlung von Schrauben an besagter Wandstruktur gehalten.

20 In der Zeichnung wird ein Ausführungsbeispiel der Erfindung gezeigt, das nachstehend näher beschrieben ist.

Es zeigen

25 Fig. 1 eine Ansicht von oben auf einen Personenkraftwagen mit der Aufbaustruktur nach der Erfindung,

Fig. 2 einen Schnitt nach der Linie II-II der Fig.1 in größerem Maßstab,

Fig. 3 eine Schrägansicht auf eine Säule eines Windschutzscheibenrahmens der Aufbaustruktur,

30 Fig. 4 einen Schnitt etwa entlang der Linie IV-IV der Fig. 3 in größerem Maßstab.

Von einem Personenkraftwagen 1 der offenen Bauart ist im wesentlichen nur ein Aufbau 2 dargestellt, der eine Aufbaustruktur 3 umfasst. Die Aufbaustruktur 3 ist eine Fahrgastzelle 4 mit einem Fahrgastraum 5, der Aufnahmen 6 und 7 für zwei nebeneinander angeordnete lediglich schematisch angedeutete Fahrzeugsitze 8 und 9 aufweist. Die Fahrgastzelle 4 besteht aus hochfestem nicht metallischem Werkstoff bspw. faserverstärktem Kunststoff-Verbundwerkstoff CFK - und besitzt ein Wandgebilde 10 mit einer vorderen Wandstruktur 11 und einer hinteren Wandstruktur 12, die an eine Bodenstruktur 13 angegliedert. Die Bodenstruktur 13 wird an Längsseiten 14,15 von sich zwischen den Wandstrukturen 11 und 12 erstreckenden im Querschnitt kastenförmigen Längsträgern 16,17 begrenzt, und sie weist einen Mitteltunnel 18 auf, der zwischen der vorderen Wandstruktur 11 und der hinteren Wandstruktur 12 verläuft; die Längsträger 16,17 und der Mitteltunnel 18 erstrecken sich in Fahrzeuglängsrichtung A-A.

Gemäß Fig. 2 sind die vordere Wandstruktur 11 und ein nicht metallischer Windschutzscheibenrahmen 19 baulich vereinigt; der Windschutzscheibenrahmen 19 besteht wie die übrige Aufbaustruktur 3 bzw. Fahrgastzelle 4 ebenfalls aus hochfestem faserverstärktem Kunststoff - CFK -. Dabei ist der Windschutzscheibenrahmen 19 als Hohlträger 19, ausgeführt - Fig. 2 -, der auf einer der Fahrgastzelle 4 zugekehrten Seite B eine Auflagewand 20 mit einer definierten Breite Bdef für eine Windschutzscheibe 21 umfasst, welche Auflagewand 20 mit Stützwänden 21,22 versehen ist, deren freie Enden 23,24 mit Flanschen 25,26 versehen sind. Zwischen Auflagewand 20 und Windschutzscheibe 21 sind ein oder mehrere Dichtkörper mit Klebefunktion vorgesehen. Die Stützwand 21 verläuft stumpfwinkelig oder im rechten Winkel zur Auflagewand 20; eine ähnliche Winkellage weist der Flansch 25 zur Stützwand 21 auf, welcher Flansch 25 im stumpfen Winkel α zu einer Horizontalen 27 ausgerichtet ist. Die zweite Stützwand 22 ist mit einem relativ kurzen, horizontalen Teilstück 28 von der Auflagewand 20 weggeführt und an ein rechtwinkelig oder stumpfwinkelig zur Auflagewand 20 sich erstreckendes Teilstück 29 angeschlossen, das in ein horizontales Teilstück 30 übergeht, letzteres ist als senkrechtes Teilstück 31 fortgeführt, das in den horizontalen

Flansch 26 übergeht. Die Flansche 25,26 sind an einen ersten Wandabschnitt 32 bzw. zweiten Wandabschnitt 33 der Wandstruktur 11 herangeführt und dort mittels Klebungen 34,35 in Lage gehalten. Zur bündigen Aufnahme des Flansches 25 ist der erste Wandabschnitt 32 mit einer Ausnehmung 36 ausgestattet. Außerdem kann ein Hohlraum 5 37 des Hohlträgers 19' mit geeignetem Material vorzugsweise Schaumstoff ausgefüllt sein, der u.a. zur Verstärkung des Hohlträgers 19' dient.

Der Windschutzscheibenrahmen 19 weist aufrechte Säulen 39,40, sogenannte A-Säulen, auf - Fig. 1-, die mit Hohlräumen 41,42 versehen sind, in denen Stützsäulen 43 - Fig. 3 - 10 sich erstrecken. Jede Stützsäule 43 besteht aus Metall - hochfeste Stahl- oder Aluminiumlegierung - und ist mit der vorderen Wandstruktur 11 verbunden. Dabei ist die Stützsäule 43 unter Vermittlung einer Halteplatte 44 an besagter Wandstruktur in Lage gehalten, welche Halteplatte 44 im Winkel zueinander verlaufende Schenkel 45,46 - Fig. 4 - besitzt. Die Schenkel 45,46 liegen an korrespondierenden Wandbereichen 47,48 der 15 vorderen Wandstruktur 11 an, und die Halteplatte 44 ist unter Vermittlung von Schrauben 49 befestigt, die mit Gewindebohrungen 50 eines metallischen Einsatzes 51 zusammenarbeiten. Der winkelförmige Schenkel 52, 53 aufweisende Einsatz 51 ist in vordere Wandstruktur 11 integriert, dergestalt, dass dieser Einsatz von Begrenzungswänden 54,55 der Wandstruktur 11 umgeben ist, die außerhalb des 20 Einsatzes 51 einen Kern 54 umgeben; eine entsprechende Ausführung ist der EP 0 286 058 A2 zu entnehmen. Zwischen der Stützsäule 43 und der Säule 39 ist ein etwa auftretende Relativbewegungen begrenzender Schaumstoffkörper 56 vorgesehen - Fig. 3 -, der sich lediglich über einen relativ kleinen Teilbereich Tb der Länge der Stützsäule 43 und benachbart einem freien Ende 57 von letzterer angeordnet ist. Außerdem besteht die 25 Stützsäule 41 aus drei ineinander geschobene Rohre 58,59,60 die im Ausführungsbeispiel einen kreisförmigen Querschnitt aufweisen und durch einen Presssitz gehalten werden.

Patentansprüche

1. Aufbaustruktur für ein Fahrzeug, insbesondere einen Personenkraftwagen, die eine Fahrgastzelle mit einem Windschutzscheibenrahmen aufweist, welcher
5 Windschutzscheibenrahmen mit einer Wandstruktur der Fahrgastzelle verbunden ist, dadurch gekennzeichnet, dass die Wandstruktur (11) der Fahrgastzelle (4) und der Windschutzscheibenrahmen (19) aus hochfestem nicht metallischem Werkstoff bspw. faserverstärktem Kunststoff bestehen und baulich vereinigt sind.
- 10 2. Aufbaustruktur nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Windschutzscheibenrahmen (19) auf einer der Wandstruktur zugekehrten Seite (B) mit Flanschen (25,26) versehen ist, die mittels Klebungen (34) an einem ersten Wandabschnitt (32) und an einem zweiten Wandabschnitt (33) der Wandstruktur (11) in Lage gehalten sind.
- 15 3. Aufbaustruktur nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass in Hohlräumen (41,42) von Säulen (39,40) des Windschutzscheibenrahmens (19) zusätzliche bspw. aus hochfestem Metall bestehende Stützsäulen (43) vorgesehen sind, die mit der vorderen Wandstruktur (11) verbunden sind.
- 20 4. Aufbaustruktur nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass jede Stützsäule (43) unter Vermittlung einer Halteplatte (44) an der vorderen Wandstruktur (11) in Lage gehalten ist.
- 25 5. Aufbaustruktur nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Halteplatte (44) im Winkel zueinander verlaufende Schenkel (45,46) aufweist, die an korrespondierenden Wandbereichen (47,48) der vorderen Wandstruktur (11) anliegen.

6. Aufbaustruktur nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Halteplatte (44) unter Vermittlung von Schrauben (49) in Lage gehalten ist, die mit Gewindebohrungen (50) eines bspw. metallischen in die vordere Wandstruktur (11) integrierten Einsatzes (50) zusammenwirken.

5

7. Aufbaustruktur nach einem oder mehreren der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Stützsäulen (43) lediglich im Bereich freier Enden (57) unter Vermittlung eines Schaumstoffkörpers (56) mit den Säulen (39,40) des Windschutzscheibenrahmens (19) verbunden sind.

10

8. Aufbaustruktur nach einem oder mehreren der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass jede Stützsäule (43) wenigstens zwei ineinander geschobene Rohre (58,59,60) aufweist.


15

Zusammenfassung

Aufbaustruktur für ein Fahrzeug, insbesondere einen Personenkraftwagen

5

Diese Aufbaustruktur ist für ein Fahrzeug, insbesondere einen Personenkraftwagen geeignet, die eine Fahrgastzelle mit einem Windschutzscheibenrahmen aufweist.

- 
- 10 Zur Optimierung der Aufbaustruktur in Richtung vorteilhafter Fertigung, gezielter Festigkeit, bestehen die Wandstruktur und der Windschutzscheibenrahmen aus hochfestem nicht metallischem Werkstoff bspw. faserverstärktem Kunststoff, und sie sind baulich vereinigt.

15

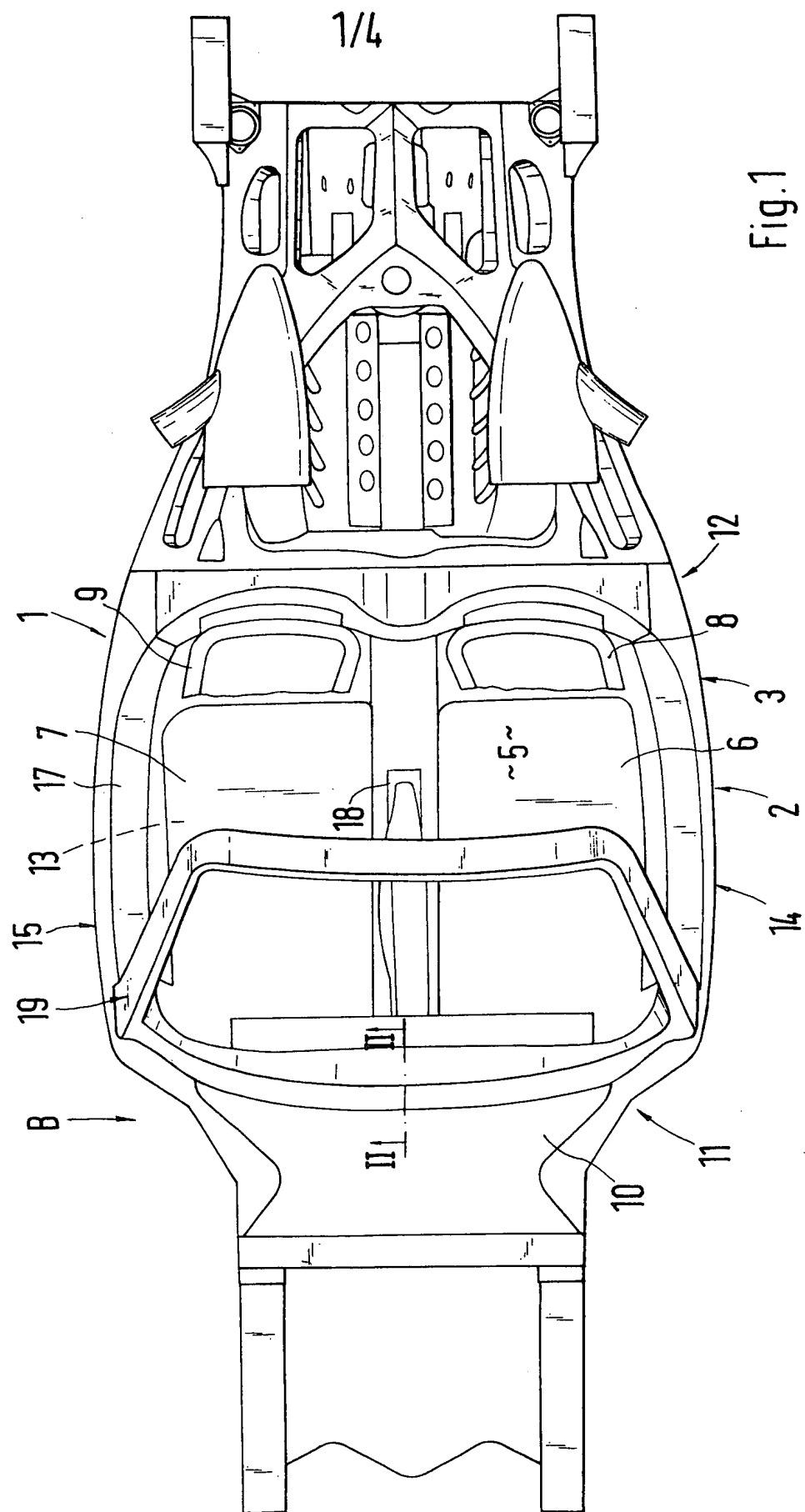
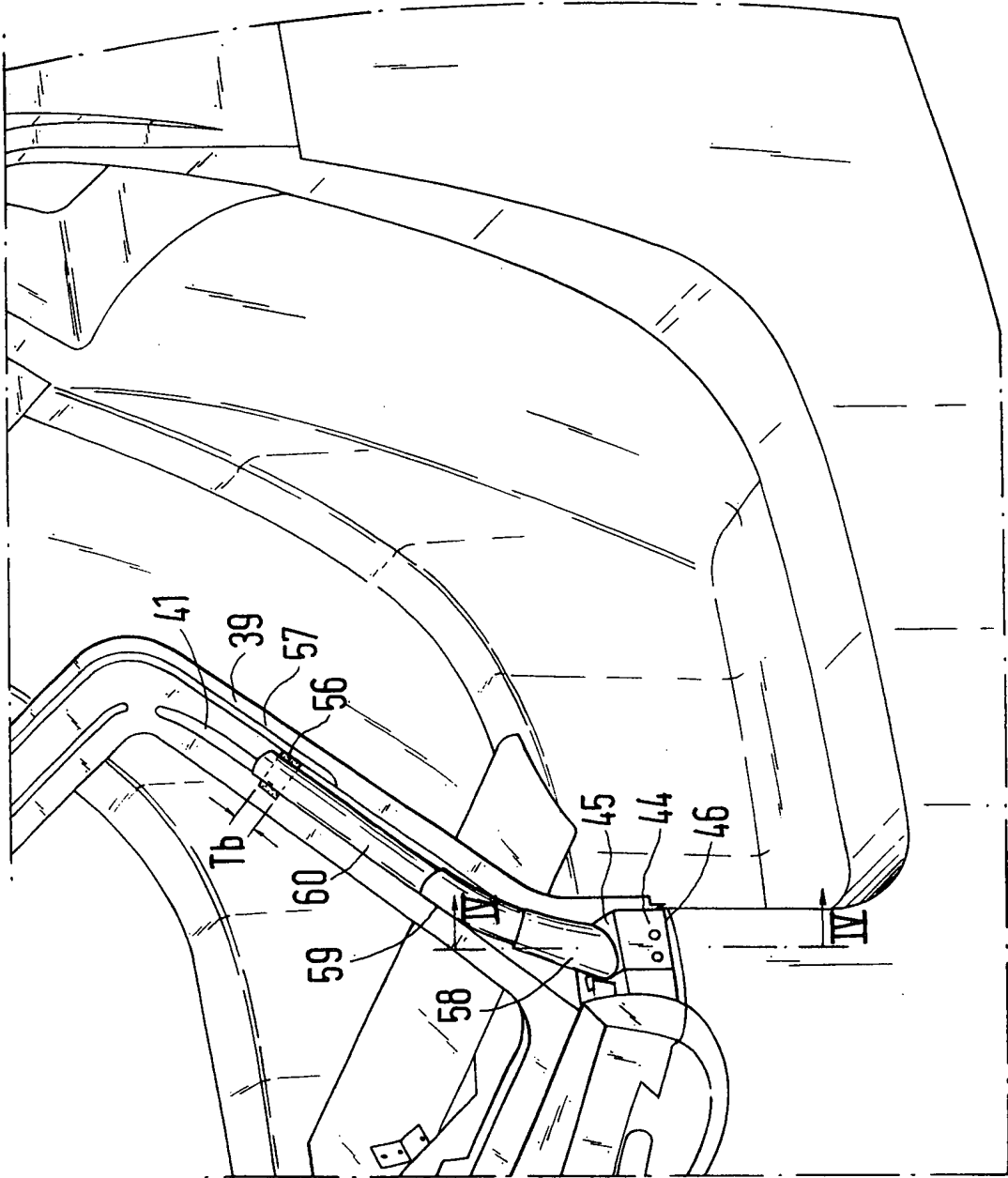


Fig. 1

Fig.3



4/4

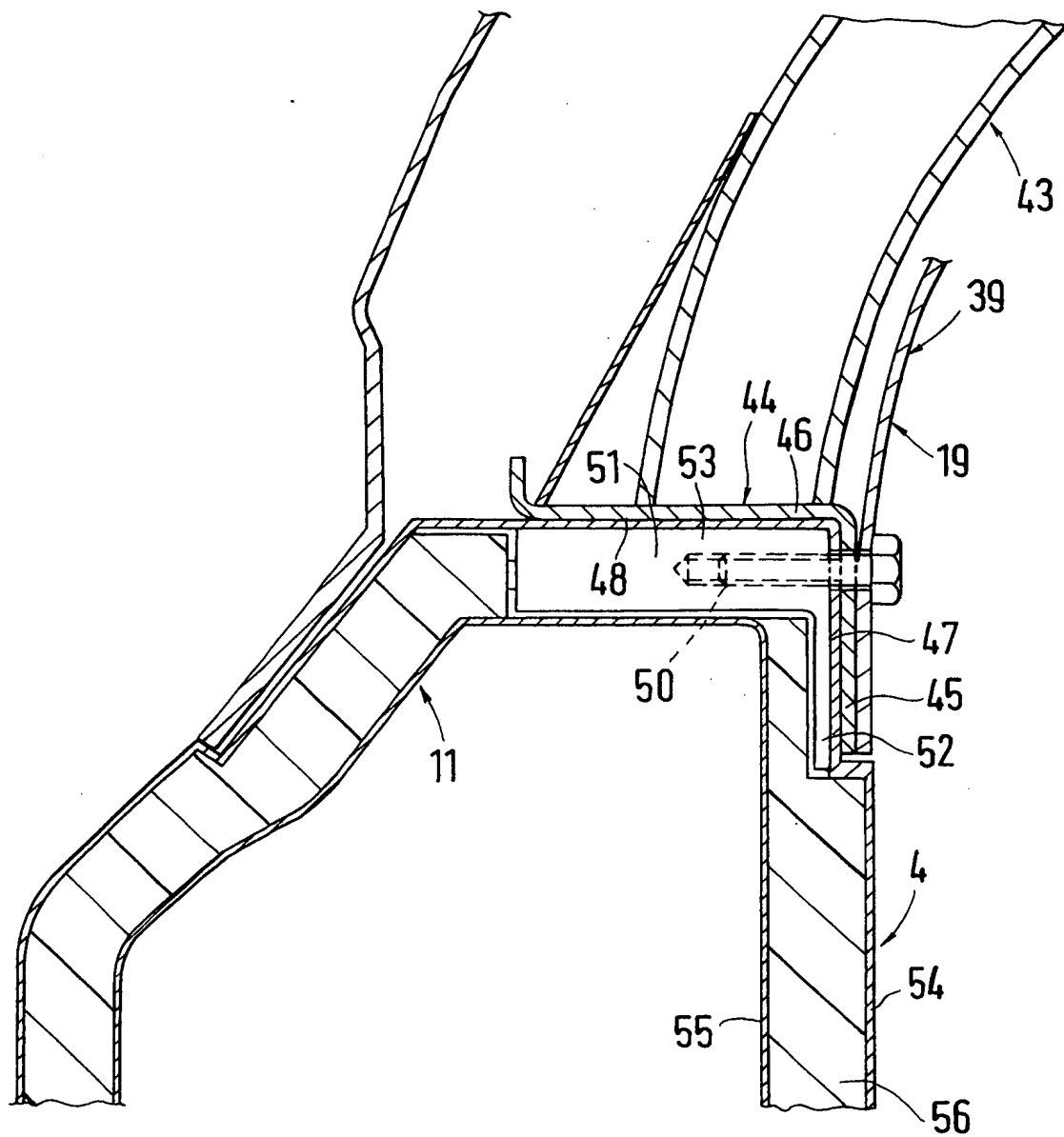


Fig.4